

# Aula 6 - Regulamentação do Transporte Aéreo

Prof. Rafael Castro



**Airline Deregulation:  
Myth or Reality?**



# Introdução

---

O setor de transporte aéreo exige um ambiente que seja muito bem **estruturado** e **controlado** pelos governos, uma vez que está relacionado à **segurança** e à **soberania nacional** dos países e pelo seu importante **caráter desenvolvedor** da economia e da sociedade.

# Introdução

---

- ❖ IATA (*International Air Transport Association*) e OACI/ICAO (*International Civil Aviation Organization*) são os órgãos responsáveis pelo fomento da aviação.
- ❖ A IATA representa 240 empresas aéreas em 118 países, concentrando cerca de 93% do fluxo aéreo regular no mundo.
- ❖ A OACI é vinculada diretamente à ONU. Suas atribuições são ligadas ao transporte aéreo internacional e seus objetivos foram descritos na Convenção de Chicago de 1944.



# Convenção de Chicago

---



- ❖ Reuniu mais de 50 países de todo o mundo para discutir assuntos relacionados ao transporte aéreo de pessoas e cargas e ao tráfego aéreo de aeronaves.
- ❖ Criou-se a OACI e elaborou-se as chamadas “liberdades do ar”: acordos multilaterais assinados entre os países que permitissem que as empresas aéreas voassem livremente sobre os seus territórios.



# As 5 Liberdades do Ar

**1ª Liberdade do Ar:** direito a sobrevoar o espaço aéreo de um terceiro país quando a aeronave estiver interligando outros dois países.

## 1ª Liberdade do Ar

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de Porto Alegre para Buenos Aires sobrevoa o Uruguai.



**2ª Liberdade do Ar:** direito a fazer escala técnica num determinado país, apenas para reabastecimento da aeronave, sem embarque ou desembarque de passageiros, quando uma aeronave estiver voando entre outros dois países.

## 2ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de São Paulo para Tóquio pousa em Los Angeles para uma escala técnica. Não há embarque ou desembarque de passageiros ou carga.



# As 5 Liberdades do Ar

**3ª Liberdade do Ar:** direito de uma companhia aérea levar os passageiros do país ao qual pertença para outro país.

3ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de Brasília para Lima. Em Lima, há permissão para o desembarque de passageiros e cargas provenientes de Brasília.



**4ª Liberdade do Ar:** direito de uma empresa aérea trazer passageiros de um outro país para o país ao qual pertença.

4ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de Lima para Brasília. Em Brasília, há permissão para o desembarque de passageiros e cargas provenientes de Lima.





# As 5 Liberdades do Ar

---

**5ª Liberdade do Ar:** direito de fazer escala num determinado país, com embarque ou desembarque de passageiros, quando uma aeronave estiver voando entre dois outros países.

## 5ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de São Paulo para Tóquio, pousando em Los Angeles. Em Los Angeles, há permissão para o desembarque de passageiros e cargas, bem como há permissão para o embarque de passageiros e cargas com destino a Tóquio.



# As Liberdades do Ar

---

- ❖ Na época da Convenção de Chicago muitos países ainda sofriam com os efeitos e prejuízos causados pela II Guerra Mundial e acabaram optando por estratégias mais protecionistas das suas fronteiras, fazendo com que as cinco liberdades do ar propostas pelos Estados Unidos não fossem aceitas por todos.
- ❖ O acordo multilateral entre os países presentes envolveu as primeira e segunda liberdades do ar.
- ❖ Para se ter acesso às demais permissões foram necessários acordos bilaterais firmados entre os governos das ações interessadas.
- ❖ Com o passar do tempo, o mercado da aviação passou a ter diferentes necessidades e as liberdades do ar foram revistas. Mais quatro opções foram incluídas.



# As Liberdades do Ar

**6ª Liberdade do Ar:** direito de transportar passageiros e cargas sobre o território do país de nacionalidade da aeronave, entre o território de um segundo país e o território do país de destino (as chamadas conexões).

6ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando de Amsterdã para São Paulo, onde poder-se-ia seguir, depois, para Santiago. Neste caso, passageiros europeus embarcados em Amsterdã adquiriram suas passagens para Santiago, via São Paulo.



**7ª Liberdade do Ar:** direito de transportar passageiros e cargas entre o território de um país para outro país, sem continuar o serviço aéreo para o país de nacionalidade da aeronave.

7ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, transportando passageiros e cargas entre Buenos Aires e Caracas, sem a necessidade de estar operando nenhuma rota de/para o Brasil, anterior ou posterior a este voo.





# As Liberdades do Ar

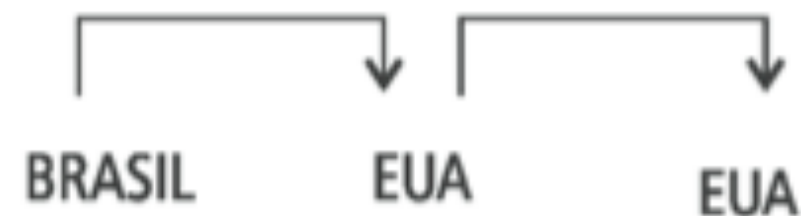
---

**8ª Liberdade do Ar:** transporte de passageiros e cargas do país de nacionalidade da aeronave para um segundo país com pouso permitido em mais de uma cidade nesse mesmo país com desembarque e embarque de passageiros.

8ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando entre São Paulo e Los Angeles, com pouso em Miami. Em Miami, haveria a permissão de desembarque e embarque de passageiros e cargas, bem como haveria a possibilidade de embarque de passageiros e cargas com destino a Los Angeles.

A oitava Liberdade do Ar poderia ser tomada como "cabotagem em curso" ou "cabotagem parcial" (*"consecutive cabotage"*).





# As Liberdades do Ar

---

**9ª Liberdade do Ar:** transporte aéreo de passageiros e cargas entre destinos domésticos localizados em outro país que não o de nacionalidade da aeronave, também chamado de cabotagem pura.

9ª Liberdade do Ar:

Empresa aérea brasileira, com aeronave brasileira, voando entre Miami e Los Angeles, sem nenhuma operação anterior ou posterior para o Brasil ou qualquer outro país. É a operação de uma empresa aérea estrangeira em ligações domésticas regulares. A Nona Liberdade do Ar poderia ser tomada como "Cabotagem pura" ou simplesmente "cabotagem" ("*stand alone cabotage*").





# As Regulamentações Econômicas do Transporte Aéreo

---

- ❖ As regulamentações do tipo econômicas acontecem quando os governos federais influenciam diretamente no controle das tarifas praticadas pelas empresas aéreas, das taxas, da concorrência entre elas, dentre outros aspectos.
- ❖ No Brasil houve um período de “regulação estrita”.

*O elevado grau de intervenção governamental na aviação civil brasileira esteve ligado, por um longo período, às necessidades estratégicas de indução do desenvolvimento nacional e da ocupação territorial, por ser considerada atividade pioneira. A grande proliferação de empresas aéreas nas décadas de 1950 e 1960 gerou um ambiente de competição predatória, cujas graves consequências foram penosamente corrigidas à custa de um grau ainda maior de intervencionismo. Estas tendências cristalizaram, nas autoridades aeronáuticas brasileiras, um compreensível receio pela liberdade mais ampla de mercado. (IPEA, 2010, p. 15)*



# As Regulamentações Econômicas do Transporte Aéreo e o Turismo

---

- ❖ Do ponto de vista do mercado turístico, as regulamentações do tipo econômicas são extremamente negativas, uma vez que impedem a concorrência entre as empresas aéreas e a prática de tarifas competitivas.
- ❖ O transporte aéreo se mantém elitizado, o que não favorece o desenvolvimento de destinos turísticos ainda não consolidados.



# A Desregulamentação...

---

- ❖ Com o passar do tempo, as empresas aéreas, os órgãos reguladores e pesquisadores perceberam que em locais onde este mercado era menos regulamentado havia maior competição entre as empresas.
- ❖ Isso gerava tarifas menores e um grande aumento na demanda pelos serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas.
- ❖ Deu-se início o processo de desregulamentação do transporte aéreo em diversos países, como Estados Unidos, Austrália e Nova Zelândia.



# A Desregulamentação...

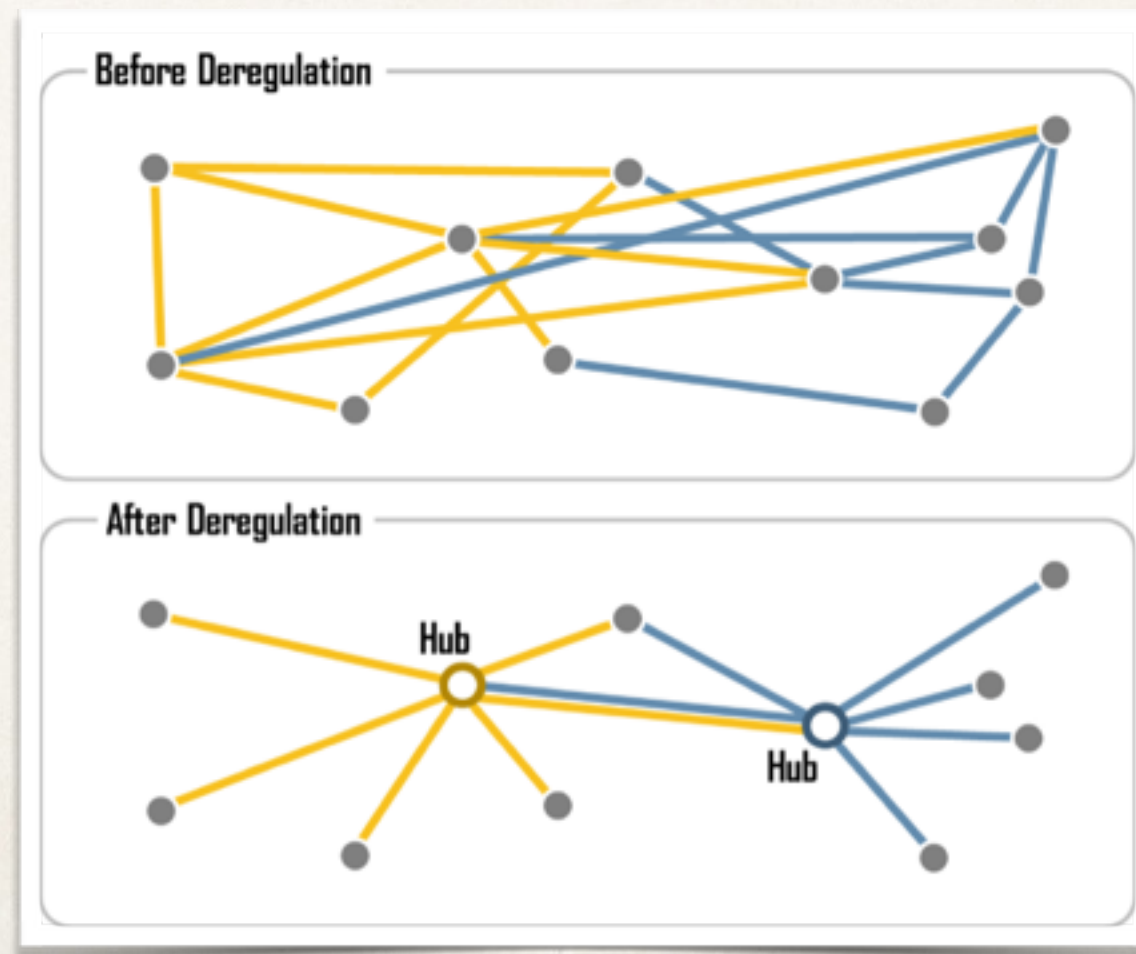
---

**A desregulamentação envolve o desenvolvimento de políticas com maior liberdade operacional e comercial para que as empresas aéreas possam estipular suas próprias tarifas, rotas e frequências de voos desejadas, sem que para isso seja necessária autorização prévia do governo.**



# Airline Deregulation Act - USA

- ❖ A desregulamentação do transporte aéreo nos EUA causou as seguintes mudanças:
  - ❖ **Consolidação das redes *Hub-and-Spoke*:** era mais vantajoso concentrar a oferta em determinadas rotas mais lucrativas por meio da concentração das mesmas em um centro de distribuição, consolidando cidades como Atlanta, Dallas, Chicago e Denver como grandes *hubs* nos EUA.





# *Airline Deregulation Act - USA*

---

- ❖ A desregulamentação do transporte aéreo nos EUA causou as seguintes mudanças:
  - ❖ **Entrada de novas empresas no mercado:** no ano de 1978 havia 43 empresas operando voos regulares nos EUA. Aproximadamente dois anos depois, esse número já havia dobrado e as empresas de baixo custo/baixa tarifa começaram a surgir.
  - ❖ **Aumento da concorrência:** provocou o surgimento de novos modelos de negócios, mas também serviu para fortalecer os já existentes. Um maior número de empresas passou a operar nas mesmas rotas, gerando maior concorrência e tarifas diferenciadas. Ajudou a aumentar a demanda e a desenvolver o turismo em destinações.
  - ❖ **Tarifas com desconto:** começaram a concorrer até mesmo com os modos ferroviário e rodoviário, com redução de cerca de 35%.
  - ❖ **Crescimento do setor:** o setor apresentou altas taxas de crescimento após a desregulamentação.






# *Airline Deregulation Act - USA*

---

- ❖ A desregulamentação do transporte aéreo nos EUA causou as seguintes mudanças:
  - ❖ **Surgimento dos programas de milhagem:** as empresas passaram a retribuir os viajantes cativos com pontuação em termos das milhas viajadas que poderiam ser trocadas posteriormente por passagens gratuitas ou pela oportunidade de voar em uma classe de serviço mais confortável.
  - ❖ **Sistemas de reserva por computador e alianças estratégicas:** os sistemas de reserva possibilitaram que as empresas colocassem seus serviços à disposição dos passageiros onde estes estivessem. As alianças entre as empresas também surgem com a utilização do *code-share*, quando uma aeronave de uma empresa pode operar um voo dessa empresa, e ao mesmo tempo, o voo de outra empresa com disponibilização recíproca de assentos.



# Airline Code Share

Transportadora	Voo Nº	Departing	Arriving	Fare Code
 American	250	RIO JANEIRO GIG QUA 14 de JAN 11:45 PM	DALLAS FT WORTH QUI 15 de JAN 6:45 AM	Q
Davy Delimamoreira	Seat 12J	Economy	FF#: JJ 06599634 RBY	Dinner/Breakfast
R Teixeiradecastro	Seat 12H	Economy	FF#: JJ 26102300	Dinner/Breakfast
 American	2425	DALLAS FT WORTH QUI 15 de JAN 10:30 AM	LOS ANGELES QUI 15 de JAN 11:45 AM	Q
Davy Delimamoreira	Seat 8A	Economy	FF#: JJ 06599634 RBY	Food-bev/Pur
R Teixeiradecastro	Seat 8B	Economy	FF#: JJ 26102300	Food-bev/Pur
 American	7364	LOS ANGELES QUI 15 de JAN 10:20 PM	SYDNEY SEX 16 de JAN 8:20 AM	Q
OPERATED BY QANTAS AIRWAYS FAZER CHECK-IN COM A COMPANHIA AÉREA QUE OPERA O VOO				
Davy Delimamoreira	Seat 32J	Economy	FF#: JJ 06599634 RBY	Refreshment/Meals
R Teixeiradecastro	Seat 32K	Economy	FF#: JJ 26102300	Refreshment/Meals



# Aspectos Negativos da Desregulamentação

---

- ❖ Houve um declínio na qualidade dos serviços, uma vez que comunidades menores que não estavam interligadas às rotas-tronco sofreram com o aumento das tarifas e com a diminuição na frequência dos voos.
- ❖ Os aeroportos não estavam preparados para o aumento do número de passageiros. Eram encontrados problemas na restituição de bagagens, cancelamento e atraso de voos, serviços de bordo precários, etc.



# A Desregulamentação e o Turismo

---

- ❖ O incentivo à concorrência possibilitou que um número maior de pessoas pudesse viajar a turismo, pagando tarifas menores.
- ❖ Os destinos turísticos passaram a receber maior número de turistas e tiveram de planejar sua infra-estrutura para tal, seja por meio da ampliação da sua rede hoteleira, dos serviços de transporte local, do setor de alimentação e até mesmo com a melhoria de serviços básicos como água, esgoto e geração de energia elétrica.